Deutscher Bundestag **Drucksache 16/347**
16. Wahlperiode 05. 01. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/295 –

Wiederaufbau der Weißeritztalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Große Teile der Weißeritztalbahn zwischen Freital-Hainsberg und dem Kurort Kipsdorf wurden durch das Hochwasser 2002 zerstört. Um den Wiederaufbau dieser Strecke zu ermöglichen, schlossen die Bundesregierung und die Sächsische Staatsregierung im Jahr 2003 eine Finanzierungsvereinbarung. Danach stellen der Bund sowie der Freistaat Sachsen zweckgebundene Fördermittel in Höhe von jeweils 10 Mio. Euro bereit.

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke – ursprünglich für Ende 2004 vorgesehen – wurde bereits mehrfach verschoben. Mittlerweile scheint nach Aussage des Verkehrsverbundes Oberelbe eine Eröffnung nicht vor Ende 2007 realistisch.

Zudem beziehen sich diese Angaben entgegen früheren Planungen nur noch auf den Streckenabschnitt von Freital-Hainsberg bis Dippoldiswalde. Ein Termin für die Wiederaufnahme des Betriebes darüber hinaus bis Kipsdorf ist bislang nicht abzusehen.

1. Welche Festsetzungen wurden in der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der Sächsischen Staatsregierung zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn getroffen?

   a) Sieht die Vereinbarung einen zwingenden Wiederaufbau der gesamten Strecke Freital – Kipsdorf vor?

   b) Wie hoch sind die finanziellen Anteile der Bundesregierung und des Freistaates Sachsen an den entstehenden Wiederaufbaukosten der Weißeritztalbahn?

   c) Enthält die Finanzierungsvereinbarung detaillierte Festlegungen zu einzelnen Bauabschnitten, und wurden dahin gehende Termine abgesprochen?

Zur Verwendung der Mittel des Aufbauhilfefonds wurde vereinbart, dass der Bund dem Freistaat Sachsen zweckgebunden einen Festbetrag von 10 Mio. Euro zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn durch eine nichtbundeseigene Eisen-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Januar 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bahn zur Verfügung stellt. Dabei wurden seitens des Bundes folgende Bedingungen formuliert:

– Der Wiederaufbau umfasst die gesamte Strecke, wobei der Freistaat den über 10 Mio. Euro hinausgehenden Betrag bis zu einer Gesamtsumme von 20 Mio. Euro, den damals geschätzten Gesamtkosten, finanziert.
– Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist zu bestätigen.

Der Freistaat Sachsen hat gegenüber der Bundesregierung ausgeführt, dass die wirtschaftliche Grundlage für den neuen Betreiber durch Leistungsbestellungen des Verkehrsverbundes Oberelbe über 15 Jahre sowie eine verstärkte touristische Nutzung geschaffen wird.

Absprachen zu einzelnen Bauabschnitten oder Terminen wurden nicht getroffen.

2. Wer ist derzeitig Eigentümer der Infrastruktur der Weißeritztalbahn (Strecke, Immobilien, Fahrzeuge)?

Das wirtschaftliche Eigentum an betriebsnotwendigen Gründstücken von Freital-Hainsberg bis zum Kurort Kipsdorf (einschließlich) und die Eisenbahninfrastruktur (Gleise, Weichen, Signal- und andere technische Anlagen) der Schmalspurbahn einschließlich der Schmalspurgleise im Bahnhof Freital-Hainsberg sowie der Betrieb der Weißeritztalbahn sind gemäß Unterzeichnung des Pachtvertrages am 30. September 2004 von der DB Netz AG an die BVO Bahn GmbH übergegangen. Unbeschadet dessen stehen die Beteiligten in Verhandlungen über die zivilrechtliche Eigentumsübernahme. Nähere Informationen, insbesondere über die Personenverkehrsanlagen und die nicht zur Infrastruktur gehörenden Fahrzeuge, liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen ist für die Zuständigkeiten hinsichtlich Aufsicht und Genehmigungen sowie die zuwendungsrechtliche Beurteilung nicht das Eigentum, sondern allein die Betriebsführung maßgeblich.

3. Welche Verantwortung trägt gegenwärtig die BVO Bahn GmbH für die Weißeritztalbahn?

Nach Mitteilung der DB Netz AG wurde die Betriebsführung der Streckeninfrastruktur einschließlich der Schmalspurgleise im Bahnhof Freital-Hainsberg mit Ablauf des 5. Oktober 2004 an die BVO Bahn GmbH übergeben. Diese ist damit gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Sicherheit des Betriebes und den Zustand der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich.

4. Worin liegen die Ursachen für die ständigen Verzögerungen beim Wiederaufbau der Strecke, sind dies auch Ursachen, die nicht direkt auf das Hochwasser 2002 zurückzuführen sind, und wer trägt gegebenenfalls die Verantwortung hierfür?

5. Warum ist nicht ein vergleichsweise zügiger Wiederaufbau der Weißeritztalbahn (WTB) wie bei der Müglitztalbahn möglich, die bereits seit 2003 wieder verkehrt, während bei der WTB bisher ausschließlich Planungsleistungen erfolgen?

6. Erfolgen die Planungsleistungen für die gesamte Strecke bis nach Kipsdorf, und wie ist der Arbeitsstand?

7. Welche Bauzeiten sind für welche Abschnitte vorgesehen?

8. Welche neuen Ursachen sind seit dem 14. September 2004 eingetreten, nachdem im Rabenauer Grund der Wiederaufbau offiziell durch den Wirtschaftsminister des Freistaates Sachsen, Vertreter der Bundesregierung sowie des VVO begonnen wurde, aber auch 12 Monate später keine Bauarbeiten stattfinden?

9. Wie wird von Seiten des Bundes sichergestellt, dass die gesamte Strecke wieder aufgebaut wird?

Die Fragen 4 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Infolge der Übernahme des Betriebes der Infrastruktur der Schmalspurbahn durch die BVO Bahn GmbH ist diese auch verantwortlich für die Planung und Durchführung der Arbeiten zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn. Aufsichts- und Genehmigungsbehörde ist die vom Freistaat Sachsen bestimmte Behörde. Eine Zuständigkeit des Bundes ist nicht gegeben.

10. Sind der Bundesregierung Gründe bekannt, die dagegen sprechen, dass der Wirtschaftsminister des Freistaates Sachsen dem Landtag keine Termine für den kompletten Wiederaufbau nennen kann?

Nein.

11. Sieht sich die Bundesregierung, nachdem sich abzeichnet, dass die bereitgestellten 20 Mio. Euro Fördergelder des Bundes und des Freistaates Sachsen nur die Sanierungsarbeiten bis Dippoldiswalde gestatten, in der Verantwortung, weitere Fördergelder bereitzustellen, um eine Wiederinbetriebnahme der Strecke bis Kipsdorf zu ermöglichen?

Die Bundesregierung hat ihren Beitrag aus dem Aufbauhilfefonds zur Beseitigung der Hochwasserschäden an der Weißeritztalbahn auf 10 Mio. Euro begrenzt. Eine Förderung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ist nicht möglich.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333